

郵政民営化委員会（第285回）議事録

日 時：令和7年4月24日（木）15:30～17:20

場 所：郵政民営化委員会室（永田町合同庁舎3階）及びオンライン

出席者：山内委員長、関口委員長代理、甲田委員、佐藤委員
（敬称略）

日本郵政株式会社 風祭執行役

日本郵便株式会社 松岡執行役員、五味執行役員

総務省 三島情報流通行政局郵政行政部企画課長

○山内委員長 それでは、ただいまより「郵政民営化委員会」第285回を開催いたします。

本日、委員5名中4名の出席を頂いておりますので、定足数を満たしております。

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事を進めてまいります。

まず「日本郵政株式会社及び日本郵便株式会社の令和7事業年度事業計画等並びに総務大臣の要請事項について」であります。日本郵政、日本郵便、総務省から御説明をお願いいたします。

○風祭執行役 日本郵政株式会社執行役の風祭でございます。

この議題、弊社グループから日本郵政と日本郵便の事業計画につきまして、御説明させていただきますが、本日、この議題の中で、別途資料をつけております昨日日本郵便から公表いたしました点呼業務執行状況の調査結果の報告等につきましても、後ほど日本郵便執行役員の五味から御説明させていただきたいと思っております。

まず、日本郵政の令和7事業年度事業計画等につきまして、資料285-1-1で御説明させていただきます。弊社の今年度の事業計画の概要でございます。

1 ページ目をお願いいたします。弊社の事業計画の位置づけについてでございますが、記載のとおり、日本郵政株式会社法の規定に基づきまして、毎事業年度開始までに策定して総務大臣に認可を頂くこととされております。今年度の事業計画につきましては、先月3月27日に御認可を頂いております、同日付で公表したものでございます。また、事業計画の認可申請の際には資金計画書及び収支予算書を添付して申請することとされております。後ほど収支予算書につきまして、概要を御説明させていただきます。

次のページでございます。まず、事業計画の主な記載内容につきましてでございますが、冒頭「はじめに」という章がございまして、パラグラフで5つ掲げております。前半につきましては、当社の経営理念及び当社の経営方針について記載しているものでございます。概要は資料に記載のとおりでございます。

また、4つ目の丸でございますが、グループ中期経営計画の見直しを昨年5月に公表しております。「JPビジョン2025+」と言っております。昨年度と今年度ということでございますが、今年度は中計の最終年度に当たりますので、中計で掲げた主要目標の達成に向けて取り組み、お客様と地域を支える共創プラットフォームの実現、成長ステージへの

転換を目指すこととしております。

また、当年度の取組といたしまして、今後のグループ経営戦略につきまして、次期グループ中計の策定に向けて検討することとしております。

次のページをお願いいたします。事業計画の2つ目の項目といたしまして、業務運営の基本方針について記載いたしております。まず、(1)の日本郵政グループの企業価値向上ということでございます。4項目掲げておりますが、1点目がグループの横断的・一体的なDX施策についてでございます。グループの共通IDでございます「ゆうID」の登録の促進や、ポイントサービスであります「ゆうゆうポイント」を金融サービスにも広げていくといったことを推進してまいります。また、お客様の個人情報保護等にも配慮した高度なデータ分析やAIの活用を通じまして、提案内容やサービスを高度化してお客様の体験価値向上を図ってまいります。

2点目、人的資本経営の推進に関してでございますが、社員の働く環境を整備し、多様な視点・価値観を發揮し、誇りとやりがいを持って働ける会社を目指していくといったことを記載しております。

3点目、コアビジネスの充実強化等でございますが、ユニバーサルサービスを含むコアビジネスの充実強化、グループ外の企業や地方公共団体等との連携拡大、不動産事業の拡大等への支援といったことでございます。

(1)の4点目でございますが、令和4事業年度及び令和6事業年度にゆうちょ銀行の株式売却を行っております。これによって売却手取金を得たわけでございますが、この資金は当社グループの事業の成長投資への充当とともに、株主還元の強化等によりまして、企業価値の向上を図っていくこととしております。

(2)は郵便局ネットワークの活用ということで、グループ中計で掲げております共創プラットフォームの実現に向けまして、DX施策の推進や地方公共団体等との連携の拡大に向けまして、特別交付税措置を活用するような事例も含めまして、郵便局ネットワークの活用を支援してまいります。

次のページ、(3)のガバナンス、コンプライアンス機能等の強化でございます。不適切な非公開金融情報の取扱いの件が昨年度問題になったところでございますが、これの真因分析を踏まえ、事業子会社各社の営業推進体制の見直し等を推進するとともに、お客様からの、いわゆるクロスセル同意の取得の取組を促進いたしまして、同意を得たということの情報を郵便局で参照・検索可能なシステム環境整備を推進してまいります。

また、2点目でございますが、グループで各事業会社が保有するデータの共同利用の促進といったこと、そのためのデータガバナンスに関するルール整備といったことを行ってまいるといってございます。

(4)のサステナビリティ経営に関してでございます。EV車両の導入拡大等による環境負荷の軽減といったこと、またダイバーシティの推進を図ってまいります。

(5)のその他の経営課題ということで3点ほど記載しております。こういったことにも

取り組んでいくということでございます。

5 ページ目、その他業務運営に関する事項ということで例年同様の記載でございます。(2)は、グループ各社から受託する間接業務、昨年度の途中でグループ各社の施設、不動産等の管理に関する業務を直接の子会社でございます日本郵政建築のほうに切り出しておりますので、そういったことを反映した記載になっております。

6 ページ目は、収支予算書に関する記載でございます。日本郵政単体の収支予算ということでございますが、令和7事業年度の事業計画に関する記載の横に参考として前年度の事業計画、一番右の欄にそれと比較した増減について記載しております。まず、営業収益は、前年度の計画に比較して128億円の減となっております。これは主な要因が2つございまして、まず、受取配当金は、前年度にゆうちょ株式を売却いたしまして、これによりまして、当社がゆうちょ銀行から受け取る配当金が減少する見込みであるといったことから減となるということでございます。また、間接業務手数料が前年比でマイナス75億となっておりますが、これはシステム関連での受託業務の減価償却満了や、システム関係の受託手数料の減といったことが主な要因でございます。

一方で、営業費用でございますが、システム関係の収入が減と申し上げましたけれども、それに伴って費用も減ということございまして、物件費が減少、ただ、人件費はベースアップなどもございましたので、増を見込んでおりまして、差引きで前年度より39億の営業費用の減という計画でございます。結果として営業利益は昨年度比89億円減、1,245億円ということでございます。

あと、当年度特別利益を見込んでおりまして、今年度途中でゆうちょ銀行株式を当社がひとまず目標とします50%以下に減らすといったことを処分信託という形で行おうとしておりまして、これを見込んでおりますので、それに伴って、これは当社単体でございますが、特別利益が立つといったこと、あとプラスして、4月に売却したのですが、当社が保有するかんぽ生命の株式の一部をかんぽ生命の自社株買いに応じて売却した、これに伴って特別利益が立っておりますが、これは日本郵政単体のところに立つ特別利益でございます。

結果といたしまして、以上の増減を踏まえまして、当期純利益が昨年度比62億円増、1,424億円という計画でございます。

以上、計画でございますが、次のページには総務大臣から認可の際に頂きました要請事項を記載しております。当社といたしまして、総務大臣からの御要請の内容を踏まえ、しっかりと取り組んでまいります。

日本郵政からの御説明は以上でございます。

○松岡執行役員 では、続いて、日本郵便株式会社の事業計画の概要について御説明させていただきます。日本郵便株式会社の松岡でございます。よろしくお願いいたします。

1 ページ目、2 ページ目は、法的位置づけと事業計画の概要ということで、前年度を踏襲しておりますので、説明は割愛させていただければと思っております。

3 ページ目からの説明とさせていただきます。「はじめに」の部分でございます。2 つ書いてありますが、郵便局ネットワークの価値向上、お客様と地域を支える共創プラットフォームを目指す、ここを今年度もしっかりと取り組んでいきたいということで、そういった記載にしているものでございます。

業務運営の基本方針でございます。1 つ目、大変御迷惑をおかけしておりますが、非公開金融情報の不適切な利用事案を受けて、まず法令遵守の徹底に向けて必要な体制を整備してまいりたいと考えているところでございます。

また、次も不祥事件が続いて申し訳ございませんが、この後、説明もいたします点呼の関係です。こちらを実施せずに配達業務を行った事案を受けて、全国調査を踏まえた再発防止策を実行するというところです。まず、これをしっかりとやっていきたいということで最初に2 つ書いているものでございます。

その次、今後、そういった事象がありながらも成長戦略はしっかり推進していきたいという思いは持っておりますので、NPS も活用しながら、何とか信頼を回復しながらというところになります。お客様に選んでいただける企業への成長に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

DX の部分でございますけれども、全て御説明しませんが、「ゆうID」の活用をしながら、お客様の体験価値を向上させていくことで郵便局の付加価値を向上させていきたいと思っております。

その次、人的資本経営の部分でございます。今、社員のエンゲージメント調査に取り組んでおまして、社員がどういったことを考えているか、そういったことを可視化・データ化していくことで、一人一人の価値の最大化や評価の見直しも進めてまいりたいと思っております。

4 ページ目、ESG 経営の部分、これも昨年度を踏襲した内容となっておりますが、引き続き、EV 車両の拡大やLED 照明への切替え、こういったことをしっかりと進めてまいりたいと思っております。あと、法令等の遵守を大前提とした営業活動をしっかりと推進していく。部内犯罪や社員の不正の防止にもしっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

その次、日本郵便株式会社法第4条第1項から第3項までに規定する業務に関する計画でございます。それぞれ記載しておりますが、郵便の業務については、利用ニーズの喚起や利便性の向上により郵便物の利用を促進してまいりたいと考えております。また、郵便料金の見直しをしていただいておりますので、ここで増加する収益を基に、郵便物の利用促進や業務効率化にもしっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

国内物流業務の部分でございますが、収益の拡大に向けては大手EC事業者との協業をしっかりと加速させながら、法人営業体制も強化しておりますので、ここを使いながらしっかりと拡大に取り組んでまいりたいと思っております。また、DX の推進や機械処理の強化を通じて生産性の向上にも取り組んでいきたいと思っております。また、「トナミホール

ディングス株式会社の株式の公開買い付けが成立した場合には」と書いていますが、成立いたしましたので、こちらとの協業も実施しながら、付加価値の創出にしっかり取り組んでまいりたいと思っております。

5 ページ目をお願いいたします。銀行窓口業務等、保険窓口業務等の部分でございます。こちらにも不適切な利用事案がありますので、再発防止策を徹底していくことがまず第一と思っております。その上で、お客様から御同意を頂いて営業していくことが必要と思っておりますので、同意を頂くチャネルの拡大や、不正が起こらないようなシステム環境の整備をしっかりと行ってまいりたいと思っております。

地方公共団体からの受託事務でございますが、郵便局におけるマイナンバーカードの交付申請等の受託を推進してまいりたいということで、三事業以外の取組もしっかり進めてまいりたいと考えているところでございます。

第3、第4のところは、個別の説明は割愛させていただきますが、しっかりやってまいりたいと思っております。

収支予算書でございますが、数字のところを簡単に御説明させていただきます。まず、令和7事業年度の事業計画の数字、参考として令和6事業年度の事業計画、増減という形で資料は整理しているものでございます。

まず、郵便業務収益でございますが、郵便部数の減少は避けられない状況で減っておりますが、今回、料金改定を実施いただきましたので、増減では522億円プラスになっております。銀行及び保険受託手数料に関しては、総預かり資産にしる、保有契約件数にしる、減っておりますので、マイナス194億円と大幅に減っております。当然、来客誘致ができないという影響も加味してこういった数字となっているところでございます。一方、交付金は見直しがございましたので、プラス177億円となっております。その他営業収益でございますが、荷物は、令和6事業年度のところ、ヤマト等での増を見込んでおりましたけれども、この部分が少し減ってしまうというところもございまして、マイナス109億円となっております。

営業費用の部分は、逆に減となっております。これは、先ほど申し上げたとおり、荷物等の数が減ってまいるといいうところもございまして、コストコントロールをしっかりと利かせる形で減にさせていただいているものでございます。

その結果、差引きでございますが、営業利益は、ほとんどが郵便の業務収益の増の影響でございますが、プラス511億円を見込んでいるものでございます。

全体としてはこういった数字を達成できるようにしてまいりたいと思っておりますが、この後、御説明いたします点呼の件の関係の影響はまだこの中に加味できていないところでございます。これは、それぞれ信頼という点ではトップラインにも影響しますし、これからの処分の内容を見てということではありますが、余分なコストがかかってくる可能性も当然ございますので、お客様に御迷惑をかけないためにコストをかけるところはかけていかなければいけないのですが、なるべくこの計画になるようにし

っかりコントロールしていかなければいけないというところで、影響も見極めながら、しっかり対応してまいりたいと考えているところでございます。

次ページ以降、要請事項を載せております。こういった形で頂いておりますので、しっかり達成してまいりたいと思っております。

簡単ですが、説明は以上でございます。

○三島企画課長 総務省の郵政行政部でございます。

私のほうからは日本郵政株式会社及び日本郵便株式会社の令和7事業年度事業計画の認可の際の要請事項について御説明を差し上げたいと思います。

まず、1ページを御覧いただきまして、総務省において開催しております郵政モニタリング会合について先に御紹介させていただきたいと思います。

開催概要につきましては、囲みの部分に記載がございますとおり、日本郵政及び日本郵便がユニバーサルサービスを確保するとともに、郵便局を活用した地域住民の利便の増進を的確に行うことなどを目的として、令和4年から郵政行政部長主宰の懇談会として開催してきているところです。構成員につきましては、4名の方をお願いしております。

このモニタリング会合では、各年度の要請事項の取組状況を確認し、モニタリングレポートとしてまとめつつ、これを受けて翌年度の事業計画認可の際の要請事項に反映するというサイクルとなっております。

令和6年度の開催スケジュールについて記載していますが、令和6年度は3月末に令和6年度の事業計画の認可をし、その際に要請事項を付しているのですが、これを受けまして、6月に第1回の要請事項の取組の見通しを日本郵政及び日本郵便から御発表いただき、その上で9月には取組状況について御説明いただいて、さらに最終的には2月に再度、取組状況の御報告を頂くとともに、その評価と今後のモニタリング方針についての御議論を頂いてレポートとしてまとめ、その内容を踏まえて、翌年度、つまり令和7年度の事業計画認可における要請事項に反映したということでございます。

2ページに行ってくださいまして「モニタリングレポート2024」の概要について御説明させていただきます。「モニタリングレポート2024」は、3月28日に公表されておりました、その中で、令和6年、2024年度の要請事項についての取組状況と今後のモニタリング方針が記載されたということでございます。

まず、日本郵政及び日本郵便の要請事項への取組状況につきましては、全体として各要請事項に対する取組について一定の成果を確認しているところでございます。その上で、今後のモニタリング方針として、いずれの取組も基本的には継続的な取組を求めるという観点から引き続きモニタリングの対象とすることが適当とされたということで、おおむねそのまま横置きされたところでございますが、以下の2点については新たな課題などが見られたということで、さらなる改善や取組の実施状況を確認することが必要とされたものでございます。具体的には、適正な価格交渉・価格転嫁、もう一つが国民・利用者の信頼確保及びコンプライアンスの徹底、この2点でございます。

適正な価格交渉・価格転嫁につきましては、令和7年1月の中小企業庁のフォローアップ調査でも委託先企業からの評価が必ずしも好転していないということや、本年1月以降、下請法違反に関する報道などありましたけれども、こういったことを踏まえ、あらゆる取引の適正化に向けた取組の実施状況について確認する必要があるとされたというところでございます。

また、国民・利用者の信頼確保及びコンプライアンスの徹底という点につきましては、昨年9月に公表された非公開金融情報の不適切な利用、また、郵便物流事業における点呼業務の不備などの事案を踏まえまして、国民・利用者の信頼回復のために再発防止策の実施状況を確認する必要があるとされたところでございます。

これらを受けまして、3ページ、4ページが実際の要請事項でございます。まず、3ページのほうは日本郵政に対する要請事項となっておりますが、グループ全体に関わる要請事項が多くございまして、1、4、5、6、7辺りが基本的にはグループに関わってくると思っておりますが、1で郵便・貯金・保険の三事業一体で郵政事業の価値向上に向けたグループ運営を行うこと、4でグループのデータガバナンス、DX、保有不動産の活用、5でグループのコンプライアンス向上やガバナンス態勢の強化、非公開金融情報のグループ横断での再発防止策の着実な実施などを求めているところでございます。また、2、3でございますが、こちらのほうは、日本郵便にも求めている部分で平行となっております。両者に郵便局ネットワークの維持という責務が関わっていることもございますので、まず2で郵便局ネットワークを維持し、ユニバーサルサービスをあまねく全国で確実に提供することを要請しております。また、昨今、行政サービスのほか、地域における住民生活に必要なサービスの郵便局による補完について、地域での期待が高まっていることもございますので、3におきまして、地域住民にとって必要なサービスなどを地域の実情やニーズに合わせて提供するなど、郵便局ネットワークのさらなる活用と地方創生に貢献することについて要請しております。日本郵便でも2番目と5番目で同様の要請をしているところでございます。

なお、こちらは御紹介になりますが、総務省でも、こういった地域が必要とするサービスを郵便局が提供することを支援する観点から、自治体が郵便局をコミュニティーハブとして活用していく実証の予算を確保するとともに、令和7年度からこういったサービスを実装して実際に提供する際に御活用いただける特別交付税措置も新設しておりまして、また別途紹介の機会を頂けるようでしたら、その際に御報告させていただきたいと考えております。

4ページに行ってくださいまして、日本郵便につきましては、多くは日本郵政と平行でございます。先ほどの郵便局ネットワークの維持に関する部分についても平行で記載しておりますが、特に4と8、モニタリング会合におきまして、新たな課題が見られたことから、さらなる改善や取組状況の確認が必要とされたことに関する記載が設けられております。4につきましては、価格転嫁・取引適正化が社会全体で進められる中で委託

先事業とのさらなるコミュニケーションの深化を図るなど、あらゆる取引の改善に取り組み、適正な条件での契約により業務を実施することといったことについて要請させていただいております。また、8につきまして、非公開金融情報の不適切な利用に加えまして、点呼業務の実施不備の事案についても言及させていただいた上で、グループ各社と連携した再発防止策の着実な実施等により、コンプライアンスの徹底を図り、国民及び利用者の信頼の確保に努めることについて要請させていただきました。

私のほうから御説明は以上となります。ありがとうございました。

○山内委員長 ありがとうございました。

それでは、質疑に入ります。まず、日本郵政、日本郵便の事業計画と総務大臣の要請事項の説明に対して御意見、御質問がございましたら、御発言をお願いしたいと思います。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

では、佐藤委員、どうぞ。

○佐藤委員 御説明ありがとうございました。

郵政の事業計画について2点教えていただきたいのですが、4ページの(4)のサステナビリティ経営の推進のところ、丸の2つ目の性の多様性の尊重等の取組についてですが、具体的には何を考えていらっしゃるのかというところを教えていただきたいというのが一点です。

もう一点は、6ページの収支予算書の医事収入についてですが、これは通信病院の件だと思いますが、今、病院経営が大変だとよく聞きます。6年度と7年度で収入はプラスになっていますけれども、費用のほう分からないのですが、利益としてはプラスなのでしょうか、マイナスなのでしょうかというところがお分かりいただければ教えていただきたいと思います。

○風祭執行役 ありがとうございます。

まず、1点目、4ページ目の性の多様性の尊重ということでございます。世の中で言われています、いわゆるLGBTというようなことでございますけれども、そういったLGBTを尊重していかなければいけないというような社会の要請の中で、私どもの社内で理解を深めていくということが重要であろうと認識しております。そういう中で、昨年度はLGBTQの理解の促進に資するようなセミナーを開いたり、あるいは各職場での勉強会的なものを開催したりといったことを行ってきておりまして、そういった理解の促進の取組を今後とも進めてまいりたいということでございます。

2点目、大変恐縮ですが、病院関係、収入が出ているのですけれども、費用のほう病院ということでは独立しておりません。もちろん経営改善の取組を現在行っているところでございますけれども、手元に昨年と比較したものがございまして、よろしければ別途御回答ということにさせていただければと思います。

○山内委員長 よろしいですか。

○佐藤委員 承知しました。

○山内委員長 それでは、また機会がありましたらということでお願ひします。

ほかに御質問、御意見ございますか。

甲田委員、どうぞ御発言ください。

○甲田委員 ありがとうございます。

今回、事業計画の方針みたいな感じだったのかと思いますが、特に4ページ目のガバナンス、コンプライアンス機能等の強化というところで、大きな会社ですから、事業子会社各社の営業推進体制の見直しなどを推進というところ、結構な時間と労力がかかることなのではないかと思ひます。どのようなマイルストーンで行われていくことを考えられているのかということをお聞きしたいのが1点目です。

2点目、サステナビリティ経営の推進というところでEV車両の導入拡大というところがありますが、EV車両は、もちろん環境配慮等のメリットがある一方で、充電場所の整備や、下手するとEV車両のほうが高くなるとかいう問題もあると思ひます。そういった問題はどのように解消されるのか、また問題視されていないのかどうかというところについて教えていただければと思ひます。

以上です。

○山内委員長 お願いいたします。

○風祭執行役 ありがとうございます。

まず、1点目でございます。昨年度公表しました不適切な非公開金融情報の取扱いにつきましては、大変お騒がせして申し訳ないと思っております。真因分析を踏まえまして、郵政グループ、日本郵便、あと委託元であるゆうちょ銀行、かんぽ生命、各社にまたがる取組が解決に向けて必要という認識の下、持株会社でございます日本郵政といたしまして、各社の取組をウオッチしているところでございます。先ほど事業計画にもございましたけれども、真因分析を踏まえて、例えば各事業会社における正規の取扱いに向けて、例えばマニュアルに不備がないか、あるいはコンプライアンス、法令遵守の意識の浸透、あと、ここにごございますような適切な営業の促進に向けた取組に向けて、順次スケジュールを持株会社としてしっかり管理しながら取り組んでいる状況でございます。まだ途上でございますが、そういった状況でございます。

EV車両の導入の関係でございますが、一般論になりますけれども、当然、業務用に使うものでございますので、充電場所等しっかり整えながら導入しているところでございます。価格の問題は若干あるかと思ひますが、やはりCO2、温室効果ガスの削減に向けた国全体としての取組の中でこういった取組が必要であろうということに取り組んでいるところでございます。

日本郵便から補足させていただきます。

○松岡執行役員 補足させていただきます。

1点目の関係でございます。ガバナンス全体というところでございますが、今、風祭のほうからは非公開金融情報のというところをメインで話しましたけれども、そのみなら

ず、ほかの問題も起こっておりますので、グループ全体でどういう形でガバナンスを整えるかということ、既に一定、4月から態勢の見直しということでグループでのコンプライアンス態勢の見直し等は始めておりますし、グループをまたがった会議体の設定もさせていただいているところでございます。また、持株側のほうにも実際に実動として動けるようなコンプライアンスの人員を各社から集めて置いていこうと、こういった動きもしていますので、実際に現地を見て、持株のほうでも見られるような手触り感のあるような形でのガバナンスの推進を進めるべく、様々な準備をしている状況でございます。これらのメルクマールという話がございましたが、できるところから順次ということでやっております、いわゆる体制整備的なところは後追いという形になりますけれども、順次、今年度中のなるべく早期にという形で進めるということで動いているところでございます。これが1点目の関係でございます。

2点目、EVの関係でございますが、当然、EVの購入と充電場所の電気工事も併せて実施しているものでございますので、セットで推進していくという形でございます。ただ、当然、EVは、走行距離の問題や寒冷地での問題、様々な問題がございますので、こういったところを踏まえながら、置けるところにSDGsの観点を持ってしっかり置いていくということになりますので、充電場所の設置等込みでやっていくということかと思っております。よろしくお願いいたします。

○甲田委員 御説明ありがとうございます。

特にコンプライアンスやガバナンスに関しては何をやるのかということ、マイルストーンとして考えながらやっていくということも大事だと思いますが、この大きなグループの中で末端までそういう意識が浸透されているのかどうかというところのチェックが大事だと思いますので、今の段階に比べて、この施策を実施した結果、少しでもコンプライアンスやガバナンスの浸透が進んできたのかどうかということのチェックを1年後もしくは3年後きちんと行っていくことが大事なのではないかと思いました。

EV車の導入も、併せて設備も導入していくということですが、ガソリン等もまだ高値が続いていく中で、費用対効果を見たときに、環境問題だけではなく経営の面からもそれがプラスに働いているのかどうかというチェックも併せてお願いしたいと思いました。

以上です。

○松岡執行役員 何点かだけ、まずガバナンスの関係でございますけれども、おっしゃるとおり、PDCAを回していくことが重要かと思っております。現場任せにせず、本社・支社、それぞれ支社ごとに担当役員なども決めて現地の状況を確認しようということやってまいりますので、現地に浸透しているのかどうか等、この点はしっかり見ていきたいと思っております。

また、費用対効果という点に関しても、ランニングまで含めればEVも一定の効果が出ると分かってきておりますので、費用の面でもしっかりと効果が出せるようにということで考えております。そこもしっかり見ていきたいと思っております。ありがとうございました。

○山内委員長 関連して簡単な質問をしたいのですが、EVの導入、環境問題、サステナビリティの問題、例えばCO₂がどのくらい削減されたとか、そういった試算はありますか。

○松岡執行役員 全て試算しております、今回からインターナルカーボンプライシングも導入しまして、そういった炭素税みたいなものを導入された場合にどれくらい効果があるのかも含めた中で促進するような取組もしておりますし、それぞれ炭素の削減量を計算した上で意思決定を図っていく、こういう形で進めておりますので、それぞれ効果が出る形でやっているというところがございます。当然、グループとして目標も設定しているものがございますので、ここはそれが達成できるような形で、かつ効果も、今、御指摘いただいた形で出るような形で進めております。これはEVに限らず、太陽光発電とか、そういったものでも、ランニングとか補助金とか全部含めると結構効果が出るというものも多くなっておりますので、効果の出る形でESGを進めていくことを意識してやっているものがございます。

○山内委員長 すみません。時間もあれですが、カーボンプライシングのGXのリーグが10万トン以上、排出量、当然含まれるという前提でそういう計算をされているということですか。

○松岡執行役員 さようでございます。

○山内委員長 了解しました。ありがとうございます。

○関口委員長代理 資料285-1-5の要請事項についての4枚目の9番、もう要請は出ているので、感想として聞いていただければいいと思います。能登半島地震のときには日本郵便とヤマト運輸とが連携して施設を共同利用したり共同配送したりということを実現したということもあります。9番は「グループ各社」と書いてありますが、本来であればオールジャパンでやるべきことだと思っていて、グループ各社のみならず競業他社等とも協力してという形で、規制当局としてはオールジャパンを視野に入れた文言のほうがより適切のような気がいたしました。通信でも非常時ローミングという形で競争相手のローミングを受け付けるようなシステムを開発中で、もうすぐ実現するということもありますから、関連する運送業者等ともこういった非常時には協力するということが視野に入れていただけたら、次回以降よりよいものになるような気がいたしました。

以上です。

○三島企画課長 貴重な御意見を頂きまして、ありがとうございます。次回以降検討する際に御意見も踏まえまして、考えさせていただきたいと思います。

○山内委員長 そのほかに御発言はよろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、続きまして、昨日公表された「点呼業務執行状況の調査結果の報告等」について、日本郵便から10分程度で御説明をよろしく申し上げます。

○五味執行役員 日本郵便の五味でございます。

今回の点呼不備事案は、関係の皆様にも大変御心配をおかけしておりますこと、誠に申

し訳ございませんでした。また、今回、郵政民営化委員会でこのような機会を頂きまして、本当にありがとうございます。

本日は、昨日発表させていただきましたが、調査結果や原因分析、再発防止策ということで取りまとめまして、昨日、総務省、国土交通省に報告させていただいて、併せてプレスリリース、記者会見もさせていただきました。また、同日、総務省のほうからは報告徴求も頂いているところでございます。

では、プレスリリースの資料をお配りしていますけれども、概要について御紹介したいと思います。

まず、一番最後のページから御覧いただければと思います。別添2ということでつけているページがございます。今回、調査結果ということで、1月、2月、新聞報道等でもありましたが、一部の近畿支社管内において点呼の未実施というところが報道されまして、これを基に緊急調査を行ったのですけれども、近畿管内の中でも相当程度広がりが見られるだろうということで、これを受けて3月に、国土交通省にも御指導いただきながら、全国調査、詳細調査ということで今回させていただいたということになります。

近畿管内が少し先行していましたが、全国的には、3月2日を起算点にしながら、そこから遡るような形で、規模の大きい郵便局については1週間程度、規模の小さいところについては1か月程度ということで、一定のサンプルが集まるような形でそれぞれ点呼の執行状況を確認したものです。

調査内容のところを御覧いただければと思いますが、対象の期間について個々の点呼の部分が、点呼はアルコールチェック、免許の携帯、健康状態など幾つかの項目があるわけですけれども、当たり前ですが、全てちゃんとやられていることをもって一つ一つの点呼について適切に実施されたか、適切実施だったらマル、不適切だったらバツということで、1つでも実施していない項目があればバツということの中で、個別の点呼について、まず、マル・バツということの中で点呼レコードについて判定いたしました。

これを基に郵便局別では、この期間中に100回程度、大きい郵便局では700回程度サンプルを集めていますけれども、この100のレコードの部分が全てマルだったところについては、郵便局としての適切実施、1回でも不適切な点呼が含まれるというような郵便局については、営業所、郵便局単位では不適切、このような形の判定をしているものです。

これを前提に、別添1にお戻りいただきますと、これが全国調査結果でございます。御覧いただきますと、点呼執行数、先ほど申し上げたようなレコードごとということですので、期間中、少し数字を丸めていますけれども、57万8,000のレコードに対して適切に実施されたのが40万9,000、割合ですと70.8%については適切だったけれども、不適切なものが15万1,000、26%程度認められたということです。

また一方で、先ほど申しましたように、点呼レコードを営業所単位、郵便局単位でまとめてみた場合には、1回でも駄目だったものは不適切に分類しているわけですけれども、全国に集配を受け持つ郵便局は3,188ありますが、このうち適切に行われていたものが726、

22.8%、不適切なものが2,391、75%ということで、昨日、本日の新聞紙面あるいはニュースなどで報道されている、郵便局の中で75%程度不適切だったというものがこの数字になっています。

全国はこのような形で、地域ごとも偏りというか、規模の小さいところ、地方部に行けば行くほど要員配置の事情、そういうようなものも含めて、全国平均に対しては、例えば北海道、北陸で割合が低くなっている、そういう傾向はありますけれども、一方で、やはり全国の75%でちゃんとやれていて当たり前の点呼がしっかりできていないということは、地域の局地的なものではなくて全国的にこういう事案があるということについては極めて重い事象だと受け止めています。

報道されていますとおり、飲酒運転の事案というのはもちろんあってはならないことですけれども、歯止めをかけるための安全の要の仕組みである点呼について未実施だったということは極めて重大な法令違反だと思っています。特に我々郵便局は、日々全国の公道を使用しながら事業を運営している運送事業者でもございます。こういった中では、我々の存立意義というか、存在そのものに関わってくるような極めて重大な事案ということで、極めて重く受け止めているということでございます。

事案の中身も含めて少し御紹介したいと思います。調査報告の4分の3ページを御覧いただけますでしょうか。再発防止策の実施済みの取組というところでございます。事案の発覚後本日までに、いわゆる血止めということで、こちらにありますように、まず適正な点呼の実施をしっかりと確保しなければいけない、ここの部分を最優先に対応を進めてまいりました。

具体的には、4月以降については、より確実に客観的な形で点呼の証跡を残すという部分を重視してまいりまして、点呼は局内の防犯カメラに映る位置で必ず対面で実施する。カメラの映像記録を含めて証跡を取るということについて徹底させてきたということでもあります。執行状況をしっかりと証跡で確認できる方法にするということと併せて、点呼の実施については郵便局の管理者が定期的にカメラ映像で毎日の点呼執行状況を確認していくということ、また、先ほど甲田先生からもありましたけれども、これを単に言いっ放しということではなくて、やれているかどうかをしっかりと確認することが重要ということで、郵便局だけに閉じたような形ではなくて、担当地域の支社社員とか別の目線で郵便局に訪問して、このカメラ映像によるチェックがしっかりとされているか、あるいは管理職がそれをちゃんと毎日チェックしているかということ自体をしっかりとチェックしていく。点呼については確実に実施するという部分をまず当面の血止め策という中で多層的に実施してきました。

この中で4月17日、直近までということになりますけれども、各支社、各郵便局の中で一通りこの取組が回っているところについては一旦確認しているのですが、この後も不備事案やそういうようなものが出てくるかもしれません。そういったときにも証跡によって検知して、すばやく是正するサイクルについてももしっかり回していく。これを繰り返しや

っていくことが非常に重要だと思っていますので、この部分については徹底していきたいと思っています。

また、こちらについては記載がないのですけれども、貨物自動車の関係ですと四輪車がまず対象になってくるわけですが、御案内のとおり、我々は四輪車のみならず二輪のオートバイ、あるいはこれも報道がありますが、協力会社、委託先も含めてオペレーションは回していますので、二輪車についても四輪車と同様に確実な点呼証跡を残すことを指示して、同じ仕組みを回すことを徹底しております。協力会社の従業員についても、これは従来やっていなかったのですけれども、委託先事業者でやっているからいいだろうということではなくて、郵便局に来たら郵便配達を一緒にしていくこととなりますので、出発前、帰局後には、我々のほうで発着ホームのところにアルコールチェッカーを設けて、アルコールチェックを吹いていただいて業務に入ってくださいということで、協力会社にも要請して、業務委託契約、委託先の協力会社さんについても、飲酒運転を起こさない、点呼に準じたような形で再発防止を図っていることについては申し添えたいと思います。

併せて、当面の血止め策ということなのですけれども、より根本的にということで申しますと、4分の1ページを御覧いただければと思います。原因分析ということで幾つか書いています。法令遵守に対しての意識が、ドライバーもそうですし、それをチェックする側の管理職も含めて、あるいは本社・支社のほうが法定事項だからやっているだろうということで、これは本社・支社も現場郵便局の管理者も、あるいはそれぞれのところのドライバーも含めて、上から下までといたしますか、全員が法令遵守に対しての意識が根本的なところで欠けていたのだろうということは大いに反省しています。

また、(2)にも書いていますけれども、これを組織として検知して、しっかり防いでいくという中での組織としてのガバナンスについてもやはり大きな課題だと思っています。先ほどの事業計画にもありましたけれども、郵便局任せ、郵便局だけで何かやっているだろうと、郵便局のほうでも、3の(1)のウにも少し書いていますが、形式的に書類だけ整えれば検査でも発覚しない、特にチェックについても、定点のみの実査や書面のみのところ、書面でマルになっていればマルということの中で、実際にやっていなくても書面だけ整えるというようなことが横行していたのだろうと思っています。本社・支社も含めて、チェックは書面だけではなくて、本当に書面どおりできているのか、先ほどもありましたけれども、指示文書を出しっ放しということではなくて、指示どおりにそれがちゃんと回っているのかどうか、こういったところに対しての感度、チェックの在り方についても組織的に弱かった部分があるのだろうと思っています。

また、前後しますけれども、(1)のイに書いていますが、今回のチェックの中では、乗務前のチェックは比較的できていたのですけれども、乗務後のアルコールチェックについては実施率が著しく低かった傾向がありました。自由記述で、なぜできていないのかということについても調査を行っているのですが、勤務時間中に飲酒する社員がいるはずがない、あるいは私は飲酒していないからこんなものが出るはずがないのだと、勝手にといい

ますか、検査、チェックを間引いているという実態もありました。そういう思い込みがあったわけですけれども、昨年5月の戸塚の事案は大きく報道されていますけれども、実際に業務時間中にアルコールを飲んでいるものもあったわけです。これも乗務前に点呼もできていなくてアルコールの検出ができなかった事案ですが、戸塚の事案が起こった後に、緊急の指示、指導を出しているのですけれども、半年後に全国的に点呼がやられていないという実態が明らかになっています。結局、指示を出しっ放しの中で何も響いていないということがこの事案だけでも明らかになってきていると思っています。意識の醸成とか、こういうものは非常に根深い問題だと思っていますけれども、こういったところを改善させるまでに至らない、やはり文書主義といいますか、指示を出しっ放しで、最後まで責任を持ってやり切るという意識、あるいはそれをやらせるというチェック、こういうようなものがトータルとして甘かったのだろうと強く反省しているところであります。

また、併せて、(3)に書いていますが、職場のマネジメントにおける課題という中では、郵便局管理者において現状の把握というのがある意味で伝え聞きというか、現場に入って現状の把握をするということについても弱かったのだと思いますし、不備を感知したときにも、本社・支社に上がってくるレポートラインというか、そういうものについてもやはり弱かった。これだけ全国で起こっているのに、実際に内部通報とかで年間に2～3件上がってきているものがあったわけですけれども、その2～3件上がってきているものについても個々の事案なのだろうと、戸塚の事案についても我々も反省としてあるのは、こういう形で点呼もやっていなかったという事案があったのですが、この社員に特有のこの局だけで起こっている事案なのだろうという思い込みで、ほかのところでも起こっているのではないか、あるいは構造的に弱いところがあるのではないかとということまでの感度というか、こういうようなものが本社・支社でも弱かったと思っています。

また、(4)にあります、今回の調査を通じて一部の点呼実施方法について誤った法令解釈がありました。具体的には、1人の事業所が軽の場合、非常に多いわけですが、1人の事業所についてはセルフで点呼するのが、対面点呼が原則なのですけれども、例外的に認められているというのが今もあります。ただ、これは当時、確認チェックが全然できていない部分なのですけれども、我々のほうで国交省や当局に十分な確認をしないまま、特に山間地や遠隔地で休日や夜間に1人の配置になるところがあるわけですが、こういったところについてはセルフの点呼が例外の拡大解釈といいますか、マニュアル上も1人のセルフチェックでいいと定めていました。今回の調査で、こういうものがあるけれども、大丈夫なのではないかというので、改めて国交省に確認したら、こういう点呼方法、例外の部分というのは日本郵便のような事業者に対して適用されるものではないと明確に言われまして、この部分については現場の瑕疵ということではなくて、本社のほうのマニュアルの中での法令の確認、チェックが至らなかった、本社側の明らかに過失の部分もあるのかと思っています。

再発防止策の中で、4分の3ページの(2)ですけれども、こういった原因を重く受け止

めまして、意識改革とガバナンスの強化に向けて両輪で対策を動かしていきたいと思っています。

まず、意識づけは、上から下まで長年やっていることといえば、そんなに簡単なことではないですし、大きなところで表面上の研修をするだけで何か変わるということではないと思っています。そうはいても、ここの部分にしっかり直視して向き合っていかなければいけませんので、社員研修は当然やっていくのですけれども、社員研修でやっていくということだけではなくて、例えば理解度テストを繰り返しやっていくのと併せて、実際の浸透度については、点呼執行者と運転者、これに本社・支社も入ってスモールミーティングのようなものも繰り返しながら、一人一人に点呼の重要性、それぞれの安全を守るための要なのだという意識づけの理解、浸透については力を入れて、ギアを上げてやっていきたいと思っています。

また、書面のみ整えるというところについても、チェックの部分もそうですし、不実記載をしていたこと自体が非常に重い行政処分も含めての基準になってくる場所ですので、書面だけを表面上整えること自体が業務運営を劣化させて会社を危機的な状況に陥らせる可能性があるということの意識、浸透についてもしっかりやっていきたいと思っています。また併せて、こういうものを書面頼み、手書きのアナログで判子でもってやっていくというようなことだけではなくて、デジタルでそういったところの業務プロセスそのものについても改めていく。

ウに書いていますが、点呼そのものを、例えば本人認証を生体認証や顔認証で認証していく。そこにBluetoothでつながったアルコールチェッカーでしっかり記録を取っていく。こういう形で記録を残して、改ざんができないような形の業務プロセスの仕組みにしていく。また、次の後続工程で鍵の受け渡しができない、エンジンがかからないとか、業務プロセスの中でこういうことを起こさせない仕組みを担保していくという視点も弱かったのだらうと思っています。デジタル化の部分、システムの導入、あるいは遠隔点呼の仕組みも含めて国土交通省のほうでも様々な告示改正もなされると聞いていますので、こういう仕組みについてもアンテナを張りながら、デジタル技術も含めて入れていながら、業務プロセスの中でこういうものを守っていくこともやっていきたいと思っています。

最後のエですが、今回、法令改正で貨物軽自動車安全管理者というのが新たに要件として設けられる仕組みになりました。この安全管理者は2年間の猶予期間があるのですけれども、こういうものを待たずに早期に必要な研修を受けさせて選任して、安全管理のレベルを、トラック並みではないのですけれども、軽の部分についてもしっかり引き上げて体制についても整備していきたいと思っています。

以上、簡単でございますけれども、今回のところ、御心配をおかけしている非常に大きな事案だと思っています。再発防止策を言うだけでなく、理解、浸透させるのが非常に大変だと思っていますので、これから行政処分なども下ると思っていますが、この行政処分も含めて真摯に受け止めながら、再発防止策をやれる取組から早期に確実に実施してい

きたいと思っております。

私からの説明は以上でございます。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑に入ります。ただいまの御説明に対して御意見、御質問がございましたら、御発言願いたいと思います。どなたかいらっしゃいますか。どうぞ。

○藤野局長 事務局から恐縮ですけれども、今回、調査結果と再発防止策ということで、調査は全国を詳細に調査したというお話でした。御説明のとき、一連の話だったので、再発防止策で四輪だけでなく二輪もやりますとか、委託先の話もそうだったのですが、調査は二輪もやっていた、あるいは委託先についてもやった結果だということなのではないでしょうか。

○五味執行役員 今回のこの調査というのは、直接は貨物自動車運送事業法に対する部分ということですので、郵便局が自前でやっている四輪を対象にやっている調査です。これと併せて、当然、我々の中では、先ほど申し上げたように二輪での業務運行や、委託先、協力会社も含めてやっていますので、点呼の当面の血止め策とか再発防止についてはそこも含め、適用していきたいと思っております。この調査自体、今の藤野さんのお話について言えば、57万8,000レコードというのは郵便局が自前でやっている四輪車両の部分について行っている調査ということなのです。

○藤野局長 これで調査を終わったということでおっしゃっているのか、これは途中経過報告なのか、どっちなのでしょう。

○五味執行役員 難しいのですけれども、貨物自動車運送事業法における調査の中では、自前の四輪車両についてということであると一定の網羅性がある、ここの部分については、これはこれで一つの調査結果になるのかなと思っております。ただ、二輪についても当然しっかり確認していかなければいけない部分もありますので、昨日も千田社長の会見でも申し上げましたけれども、二輪のところも、どういうスケジュール感でどういうふうに行っていくのかという詳細な方法も含めて詰めていかなければいけないですが、二輪についても確認していく、あるいは協力会社についても、理解、浸透状況というか、そういうようなものをチェックしていくということは引き続きの取組の中でやっていきたいと思っております。

○藤野局長 もう一つ、3ページで「現時点で点呼の不備が発生していないと認識」とあります。要するに、このとおりであれば、点呼はちゃんとできる体制だったということであれば、私、最初、小規模局などでは点呼は難しい実態があるのかなと思ったのですが、そういうことではなくて、単純にみんな法令違反だと分かっていたのだけれども、ただやっていたなかったというだけで、別に体制としてやれない状況があったということではないということなのではないでしょうか。

○五味執行役員 この辺り、非常に難しい部分を含むのですけれども、実際に小規模局ですとか、そういったところの配置で言えば、難しいところがあるのは事実です。ただ、今回については、点呼の適正化ということで常時対面の点呼を、まずはしっかり血止めをやっていこうということですので、今は近隣からの応援や、超勤、半休廃止ですとか、様々

なものを使いながら、ただ、これは法令遵守のところがありますので、無理をしてでもやろうという中で、これを最優先してやっていこうということでやっています。そういうことで言うと、自然体でやれる、恒常的にやれるような仕組みになっているかという、現在やっているところは、藤野さんがおっしゃったような小規模局の中では無理をしてやらせているようなところがあります。そういうことで申しますと、先ほど申し上げたような遠隔点呼の仕組みや自動点呼、様々そういう中でということで、今はまず血止めをして適正な点呼をやることを最優先にして少し無理をしてやらせていますが、このままの状態をずっと続けるというのはなかなか難しいと思っていますので、デジタル技術や、あるいは拠点の集約、車両そのものの集約化、そういうものも含めて考えていく中で、より恒常的な、持続可能な形でできるような仕組みはこれから考えていかなければいけない、今、そういう状況かと思っています。

○山内委員長 私からいいですか。まず、事実関係ですが、貨物自動車運送法は1989年に今の形になったのだけれども、その時代は国、郵政省が営業していました。その段階で輸送について貨物自動車運送法の適用だったのでしょうか。

○五味執行役員 山内委員長がおっしゃったように、平成2年の改正で、貨自法、利用運送法の中で物流二法が制定されたということですがけれども、おっしゃっていただいたように、当時は郵政省、国の機関でやっていました。当時は事業用ナンバーではなくて白ナンバーというか、黄色ナンバーで運用していました。民営化された2007年（平成19年）のタイミングで貨物法制の対象になって、民営化以降の議論が直接の対象かと思います。

○山内委員長 それで伺いたいのですけれども、運輸関係の事業法というのは安全性確保のために運行管理者を置いていますね。それはどの事業でもそうなのだけれども、御社の場合には運行管理者はどういう形になっていますか。

○五味執行役員 そういうことで申しますと、先生のほうが御案内ですがけれども、いわゆる一般貨物のトラックについては運行管理者の選任要件がございまして、我々の車両の中では、主要な局、300局程度だと思いますが、一般貨物の事業者になっているところもあります。大きなところでトラックというよりも小型のハイエースで集荷したり、緑ナンバー、トラックの分類に入るようなものを一定程度持っているわけですがけれども、こういうような一般貨物の事業者については一般貨物自動車運送事業の法令に基づいて運行管理者を置いている事業所もございます。ただ、多くの事業所というのは、我々の主力は黒ナンバーですので、軽の部分についてはそういう形の運行管理者の選任の義務はございません。運行管理者ではなく道路交通法上の安全運転管理者を選任し、運用しているということです。

山内委員長の問いに対して申し上げますと、一般貨物の事業所については運行管理者を置いている。ただ、軽のみでやっている大半の事業所については運行管理者の選任義務の射程になっていないので、こういうところは置いていないというのが御回答になるかなと思います。

○山内委員長 さっきのエのところで、軽についても運行管理者になるので、先取りをし

て実施するというのとはそういうことなのですね。

○五味執行役員 御指摘のとおりです。運行管理者に準ずるような形で軽の部分の安全について、これは我々だけではなくて、貨物軽全体に対して運行管理者に準じたような形で貨物軽自動車安全管理者を置いて安全管理のレベルを上げようと、今般の法改正でそういう形になりました。ただ、既存事業所については2年間の猶予期間というか、2年のうちに選任してくださいというのが法の立てつけになっていますが、こういう事案が起こってということですので、2年を待たずに我々は早期に整えていって、安全管理のレベルを上げていくような形で取組を進めたいということです。

○山内委員長 ただ、通常の運輸関係の安全管理については運行管理者の責任はすごく重いのです。極端な例で言うと、北海道の船舶事故があった知床、実は私、知床の処理というか、担当したのですけれども、あの場合などは物すごく小さい会社で社長さんが運行管理者だった。運行管理者の実効性というか、そういうものはどうだという議論とか、それから、軽井沢のバス事故があって、これは10年前だけれども、あのときも運行管理者の責任、例えばバスのケースなどだと年限を区切って運行管理者を更新制にして、それによって実効性を持たせるということです。

今のお話を聞いていると、確かに法令上、運行管理者が必要かどうかというところがちょっと曖昧と言ってはなんだけれども、確認されていないような感じがあって、確認されていないというか、法的にはそれでいいのだろうけれども、法の趣旨として、組織として安全管理をするというのは運輸関係の事業法の趣旨なのです。その趣旨からすると、組織自体の問題があったのではないかという感じを持っています。今回、こういう形になって、当然いろいろな、さっきから血止めという話があったけれども、血止めではなくて、そもそもの根本的な真因というところと言うと、組織問題を考えなければいけないのではないかというのが感想です。

それから、これは法的な義務ではなくて、組織の中で運行管理者の位置づけと運行管理者に対する、ある意味で組織の中の責任、そういうのをどう考えていらっしゃるかというのが一つポイントだと思うのだけれども、それはいかがですか。

○五味執行役員 ここは山内委員長の御指摘のとおりだと思います。我々が法的なところの中で運行管理者を置いている事業所、どっちかというとな法令を気にしながらというか、そこの要件を満たすためにという中では、そういったチェックや有資格者の配置ということはやっていたわけですが、おっしゃっていただいたように、より根本的な、組織として、営業車両は軽とはいえ、そういうものの運用において法の趣旨というか、安全を確保するという中で、今回も調査の結果の中でというところもあるのですが、やはりそれぞれのところの司令塔というわけではないのですけれども、最後、安全管理に誰が責任を負って、その人が何を見るのだというようなものが、何か形式的な点呼や日常点検という、運管の中での一番の肝になってくるわけですが、そういう部分も含めての理解、認識というのが、それは局長をトップにしながらも、そのところの中で部長が選任されて

いるケース、局の規模によってもそれぞれ違うわけですが、それぞれの責任者そのものが組織の中で組織の安全を守るという要の中で、何を託されてどういう役割を担うのだというところの中で、まさに運行管理者が研修や資格のところでもたたき込まれるような精神というか、そういうようなものの趣旨を組織としてちゃんと担保するというのが未熟な面が非常にあったのではないかと。これは形式だけの有資格がどうだこうだという話というよりも、山内委員長がおっしゃったように、組織そのものの中での安全に対する感度や意識づけ、こういうようなものを一から練り直さなければいけない、そういうところがまさに真因に近い部分かと思っています。どういうやり方ができるのかというところはあるのですけれども、そこはしっかり念頭に置いてこれからの対策につなげていきたいと思っています。

○山内委員長 ほかに御意見等ございますか。

○佐藤委員 初歩的な話なのですが、点呼というのは基本的にアルコールチェックのことを言っているのですか。点呼というと「はい」と手を挙げるみたいなイメージなのですが、基本的にはアルコールチェックということで理解していいのでしょうか。

○五味執行役員 正確に申し上げますと、法令用語ですので、それ自体が一般名詞との混同があるわけですが、法令上義務づけられている点呼、運送事業における点呼というのは3つあって、アルコールチェックと健康状態のチェックも併せてします。それと車両の日常点検というところも含めてありますが、前者の2つは乗務前も乗務後もやる、この3点については乗務前にやるというようなものが、細かく項目が決められています。その中で一番引っかけるとか、一つ要諦になっているのがやはりアルコールチェック、飲酒運転を防止するところで、事業者で飲酒運転を事前のタイミングでしっかり歯止めをかけようというのが点呼の大きな目的になっているというのが事実です。

○佐藤委員 素人なので分からないのですが、こういったケースで思い浮かぶニュースという、飛行機に乗る前に深酒してパイロットさんがとか、タクシーの運転手さんが運転している最中に心不全を起こして何とかというのがあったと思います。そういったところで、例えばアルコールチェックに関して言うと、夜は何時まで飲んではいけない、深酒を行う者が一定数存在しとなっているのですが、何時まで飲んでいいとか、何杯まで飲んでいいとか、そういうのもマニュアルで決まっているのでしょうか。

○山内委員長 それは私が答えたほうがいいかもしれません。どうぞ質問してください。

○佐藤委員 チェックというのは、は一つと吹きかけるようなものが全部の支社や局に置いてあって、チェックは今やっているのですかというのをお聞きしたいです。

○山内委員長 飛行機のケースなども、もちろん点呼というか、アルコールチェックするのですけれども、これは道路運送よりもかなりきついですね。今おっしゃったように何時から何時まででどのぐらいの量とかというのがかなり決まっていて、それを申請しなければいけないということになっています。

それから、チェッカーは必ずやらなければいけなくて、アルコールについて言うと、た

だ、今、リモートでアルコールチェックもできるようになっているので、そういう形で、さっきもDXを使ってとおっしゃっていたけれども、基本的には同じ仕組みです。

○佐藤委員 追加ですみません。健康チェックについてなのですが、具合はいいですかとか聞くだけなのですか。それとも血圧なども測ったりするのでしょうか。

○五味執行役員 先生にお答えいただいて恐縮なのですが、おっしゃっていただいたように、より飛行機のほうが加重されているというので、我々も体質みたいなものもありますので、そこまで細かい形で、トラックや陸上運送の場合、そこまでやっているケースはないかと思えます。ただ、先生がおっしゃったように、チェッカーは全ての拠点に設けて、チェッカーでアルコールが検出されたら乗務させない、こういうことについては一定、徹底させるのが基本的なルールということでもあります。

我々の中でも正直な話、点呼をやっていく中で、これ自体に抜け漏れがあるのですけれども、前日に飲んだお酒が一部残っていて、通勤したのだけれども、そこでアルコールチェックを吹くと少しアルコールが残っているので、当日は勤務をやめなさいという事例は、別に飲酒運転だとか、そういうことではなくて、事前にやめさせて当日の業務から外すということは、それほど多いケースではないですが、日常的にというか、一定数そういう事案が実際に発生したということではなくて、事前のタイミングでそれが検出されたという事案は実際にやっている中ではあります。

○山内委員長 ほかにございますでしょうか。よろしければ、この議論についてはこれで終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(発表者退室)

○山内委員長 それでは、続きですけれども、株式会社ゆうちょ銀行の新規業務に関する事前届出制になった場合の運用について、事務局から20分程度で御説明を頂きたいと思えます。よろしく願いいたします。

○石村次長 事務局の石村でございます。

資料は285-2-1と285-2-2を使って説明させていただきたいと思えます。

前回の委員会で、日本郵政が保有するゆうちょ銀行株式の売出しなどの説明の際、一連のプロセスが完了すると、日本郵政のゆうちょ銀行株式の保有比率が50%を切る見込みである旨の説明がございました。郵政民営化法上、日本郵政がゆうちょ銀行株式の2分の1以上を処分した旨、総務大臣に届け出た日以後は、ゆうちょ銀行の新規業務については事前届出制に移行すると定められているところ、前回、山内委員長より、事前届出制になった場合の運用方針案の準備を進めるようにとの御指示がございました。

これを踏まえ、今回、事務局より、先ほど申しました資料番号285-2-1でゆうちょ銀行の新規業務に係る規制の概要と事前届出制の手続の方向性について御説明申し上げ、資料番号285-2-2で方針案について御説明申し上げます。

まず、資料285-2-1、表紙と目次をおめくりいただきまして、ページ番号1を御覧ください。本日のテーマでございます事前届出制は、平成24年の郵政民営化法等の改正により導

入されたものでございます。右側の点線囲いにあるポイントの2にあるとおり、ゆうちょ銀行及びかんぽ生命、いわゆる金融二社の株式完全処分の期限が撤廃されると同時に、5にありますとおり、両社の株式の2分の1以上が処分された後は各社の新規業務については認可制から届出制に移ることとされました。

次のページ番号2では、上乗せ規制の全体像をお示ししております。上乗せ規制には、限度額規制、新規業務規制、子会社保有等の制限の規制がございますが、今回、保有株式の2分の1以上の処分に伴って変更されるのは新規業務規制の部分であることを赤字でお示ししております。

ページ番号3、4については、認可制及び届出制に係る関係法令の抜粋でございます。ページ3の中段より下は認可制に係る根拠法令の部分及び認可基準、4ページ目は届出制に係る根拠法令及びゆうちょ銀行に課されます配慮義務について抜き書きしておりますので、必要に応じて御参照いただければと思います。

ページ5に進んでいただきまして、こちらは、これまでの新規業務等に係る認可・届出の実績状況についてお示ししておりますが、赤い線で示しているとおり、令和3年に届出制に移行しているかんぽ生命については、既に届出制の下で事例が一定程度積み上げられているということがお分かりになると思います。

続きまして、ページ6にお移りください。法改正の際、衆議院と参議院の両議院でそれぞれ、いわゆる附帯決議というものがなされております。例えば参議院の決議の中段以降について、政府に対して、郵政民営化委員会による対等な競争条件の確保等のための事前検証・評価が有効に機能することとなるよう制度の適切な運用に努めること、このため、郵政民営化委員会は、必要に応じ利用者代表及び関係する業界団体が意見を述べる機会を確保するなど、公平・中立な機関として運営することが求められております。今後の運営においては、今、御紹介した御指摘等も踏まえて議論を進めていく必要があるかと思っております。

届出制移行後の手続などについては、事務局では、ページ番号7でお示しするような方向性で今後検討を進めてはどうかと考えております。基本的には、既に届出制に移行しておりますかんぽ生命における運用と同様のものがございますけれども、株式保有比率の低下に応じて認可制から届出制に緩和されることの趣旨等を踏まえ、全体としてプロセス、作業はできる限り簡素化してはどうかと考えております。

届出制では、届出をされ、それが受理されれば、ゆうちょ銀行は業務ができることとなります。届出制移行後は、届出が総務省、金融庁に受理され、この両省庁から委員会に通知が行われた後、通知された事項について必要があると認めるときは本部長を通じて関係各大臣に意見を述べることでとされているのみでございます。通知内容を確認して問題がないと認められれば、調査審議を行わないこともあり得ます。

具体的には、表にございますとおり、提出書類については審査すべき事項に焦点を絞って書類数を削減、内容を簡素化するなど、通知までに必要な処理、手続もできる限り早期

に進められることとしてはどうかと考えております。

さらに、委員会に通知があり次第、速やかに調査審議の必要性を判断し、調査審議を行う場合には、まずはゆうちょ銀行から新規業務の内容等について説明を聴取することとなると見込まれますけれども、その際は書面を基本とすることとしてはどうかと考えております。

他の関係者から意見を聞く必要がある場合にも、先方の了承が前提ではございますが、できる限り書面によるなど、簡素化を目指す方向で検討を進めてはどうかと考えております。関係者からの意見聴取を行う場合、これまでの認可制のように、まずはパブリックコメント、次に希望者による口頭意見陳述という2段階ではなく、口頭または文書による意見陳述に一本化し、募集期間も短縮する等により、プロセスの簡素化、所要時間の短縮を図ることとしてはどうかと考えております。

最後に、認可制の下では必ず行われてきた委員会の意見の作成・公表につきましても、必要と認めた場合に限り行うこととするという方向で検討を進めてはどうかと考えております。

参考につけておりますページ8ですが、上半分に民営化法における認可の基準等を再掲しております。認可制の審査の着目事項と届出制におけるゆうちょ銀行が特に配慮しなければならない2つの事項は共通しております。したがって、今後、調査審議が必要となった場合における着目点につきましては、例えばこれまで適正な競争関係の阻害について審査する際に考慮されていた、不当な内部相互補助により役務の有利な条件で提供するおそれがないか、郵便局ネットワークの利用及びその方法について競争上の地位を不当に有利にする要因がないか等についてを引き続き基本として、さらに検討を進めていくこととしてはどうかと考えております。

以上が現時点における方向性の概要でございます。

これを踏まえて、事務局において資料番号285-2-2の方針案を作成いたしました。なお、この方針案は、あくまでも日本郵政が保有するゆうちょ銀行株式の2分の1以上を処分し、その旨、総務大臣に届け出た日以後に確定し、運用が開始されるものでございますことに御留意いただければと思います。

これより案文について私のほうでざっと読み上げさせていただきます。資料285-2-2を御覧ください。

株式会社ゆうちょ銀行の新規業務に関する届出制の 運用に係る郵政民営化委員会の方針案

株式会社ゆうちょ銀行は、これまで、新規業務を行おうとするときは、内閣総理大臣及び総務大臣の認可を受けなければならないこととされてきた。しかし、○年○月○日、日本郵政株式会社は、郵政民営化法第62条第2項の規定により、ゆうちょ銀行の株式の二分の一以上を処分した旨を総務大臣に届け出たことから、この日以後、ゆうちょ銀行の新規業務については、郵政民営化法上、これまでの認可制ではなく、内閣総理大臣及

び総務大臣への届出が義務付けられることとなった。届出制においては、内閣総理大臣及び総務大臣は、届出を受けたときは速やかにその旨を当委員会に通知しなければならない。当委員会は、必要があると認めるときは、郵政民営化推進本部長を通じて関係大臣に意見を述べるができることとされている。

このため、この届出制の運用について、当委員会の方針を取りまとめ、公表する。

1 公正・自由な競争の促進と利用者利便の向上

郵政民営化は、「民間に委ねることが可能なものはできる限りこれに委ねることが、より自由で活力ある経済社会の実現に資する」との考えを基本としており、これを実現するためには、株式処分により、極力国の関与を減らし、また、市場における公正かつ自由な競争を促進し、利用者のニーズに応える多様で良質なサービスが提供されるようにすることが重要である。

したがって、金融二社に関する業務等規制について調査審議する際の最も重要な視点は、金融二社と関係業界の利害の調整ではなく、適正な競争を通じて金融機関のサービスが向上することにより利用者にもたらされる利便性の向上である。

ゆうちょ銀行には、銀行法による規制に加えて、郵政民営化法による業務制限等が課されているところ、これについては、郵政民営化の移行期間において郵政民営化に関する状況に応じて緩和することとされている。

なお、今般、日本郵政がゆうちょ銀行の株式の二分の一以上を処分したことにより、日本郵政は、ゆうちょ銀行の経営上の事項に係る決議（例えば、取締役の解任決議）を単独で行うことができなくなる。また、日本郵政は、銀行持株会社でなくなり、ゆうちょ銀行を子会社とする銀行持株会社である場合に適用される銀行持株会社規制の適用除外の特例措置を受けることもなくなる。

2 届出制

「届出」については、行政手続法第37条において「届出が届出書の記載事項に不備がないこと、届出書に必要な書類が添付されていることその他の法令に定められた届出の形式上の要件に適合している場合は、当該届出が法令により当該届出の提出先とされている機関の事務所に到達したときに、当該届出を出すべき手続上の義務が履行されたものとする。」と規定されている。

ゆうちょ銀行が新規業務を行うに当たり、内閣総理大臣及び総務大臣に届け出た場合には、形式上の要件に適合しているならば、到達したときに受理されることになる。

3 届出制における当委員会の役割

届出制において、郵政民営化法は、ゆうちょ銀行が新規業務を行うに当たっては、他の金融機関等との適正な競争関係と利用者への役務の適切な提供を阻害することのないよう特に配慮しなければならないと規定する。ゆうちょ銀行には銀行法による規制も課されているが、適正な競争関係については、郵政民営化法の枠組みの中で、確保される必要がある。

この配慮義務については、郵政民営化法において、内閣総理大臣及び総務大臣は、ゆうちょ銀行が同義務に違反し、又は違反するおそれがあると認めるときは、監督上必要な措置を命ずることができることとされているところ、これを実効的にするため、当委員会において検証を行うこととする。

これまでの認可制においては、当委員会の意見は内閣総理大臣及び総務大臣の認可プロセスの一部を担っていたが、届出制においては、当委員会の意見は、届出受理後の内閣総理大臣及び総務大臣の行う監督上の措置を命ずるプロセスに関わることとなる。そのため、当委員会がこれまで新規業務導入の先後関係を検討する際に考慮してきた事項は、これまでの認可制を前提とした考え方であり、届出制に移行した以上、配慮義務に違反しない限りゆうちょ銀行は新規業務を行うことができるのであるから、届出制においてこれまでの認可制を前提とした考え方を維持することは困難である。

内閣総理大臣及び総務大臣が監督上の措置を命ずるに当たっては、その要件に該当する事実を確認する手段として、郵政民営化法上、報告徴求や立入検査が規定されている。これを実効的なものとするために、届出内容を踏まえ、ゆうちょ銀行が配慮義務に違反し、又は違反するおそれがあると疑うに足りる事情が認められる場合に、郵政民営化推進本部長を通じ、内閣総理大臣又は総務大臣に対し、配慮義務に関して事実関係を求め、その結果を踏まえ必要な対応を講ずるよう意見を述べることとする。

なお、郵政民営化法は、これまでの認可制においては、適正な競争関係の確保と役務の適切な提供の観点から認可の是非を判断することとし、その際の考慮事項として、議決権比率等とゆうちょ銀行の経営状況を挙げていた。届出制においては、ゆうちょ銀行には新規業務を行うに当たり、これまでの認可制のときの審査事項と同様の観点で、適正な競争関係の確保と役務の適切な提供の配慮義務が課されている一方で、これまでの認可制において挙げられていた考慮事項は規定されていない。

4 新規業務に関する調査審議の方針

当委員会は、届出を受けた行政当局から通知があり次第、届出事項に関して、ゆうちょ銀行が他の金融機関等との間の適正な競争関係及び利用者への役務の適切な提供を阻害することがないかを確認する必要がある場合には、速やかに調査審議を行うことと決定する。調査審議が必要な場合、次のとおり、提出書類によることを基本とする簡素な方法で実施することとし、これまでの認可制における調査審議に比べて期間を短縮する。

- ①ゆうちょ銀行からの届出及びその添付資料をもとに調査審議を行うことを基本とする。
- ②ゆうちょ銀行から説明を聴取する場合は、書面を基本とする。
- ③外部からの意見を聴取することが適当であると判断した場合は、意見聴取（陳述又は文書）を実施する。ただし、これまでの認可制において実施してきた意見募集（パブリックコメント）は行わない。

④原則として行政当局からのヒアリングは行わない。

⑤必要があると認めるときは、郵政民営化推進本部長を通じて関係大臣に述べる意見を作成して公表する。

当該方針案について御議論いただきまして、仮に御了承いただければ、それを委員会の案としてパブリックコメントを開始することを考えております。その後、希望される方々の御意見聴取等を実施いたしまして、その結果等を踏まえ、審議を行っていただき、成案を得ることを目指してまいりたいと考えております。

以上、長くなりましたが、説明を終わらせていただきます。御審議をよろしくお願いいたします。

○山内委員長 どうもありがとうございました。

それでは、質疑に入りたいと思います。ただいまの御説明に対して御意見、御質問がありましたら、御発言願いますが、いかがでしょうか。どなたかいらっしゃいますか。

佐藤委員、どうぞ。

○佐藤委員 2点伺いたいのですが、一点は、今、かんぽも同じように調査審議になっていると思いますが、かんぽと違うのか、違いがあったら教えていただきたいということ、もう一点は、届出制になったので、できるだけ速やかにしなくてはいけないということなのですが、認可のときと比較してどのくらい期間が短くなるのか、大体でいいので教えていただきたいと思います。

○石村次長 まず、最初の御質問に対してですけれども、民営化法上は、かんぽとゆうちょの扱い、その違いはございません。あるとすれば業法において、例えば保険業法においては、保険商品においては認可ということですが、銀行法上は、新しいことをやる時には基本的には承認を得るということで、いわゆる法令上の厳格さというところに業法上においては違いがあるのですけれども、郵政民営化法上においては同じと考えております。

どれくらいというのはなかなか難しい話ではありますが、今までは話を聞いてパブコメをかけて意見聴取をして決めるという3段階だったのを、ほぼ一本化みたいな形でやるということなので、月1回委員会が開かれると仮定した場合には、そういうプロセスが3回ないし2回のもので1回で終わるということになり得るということで、もっと委員会を沢山やれば、もっと短くなるということがございます。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○山内委員長 よろしいですか。

ほかにいらっしゃいますか。

甲田委員、どうぞ。

○甲田委員 不勉強なので教えていただきたいというようなことになるのかもしれませんが、適正な競争関係というところで8ページ、郵政グループの大きなネットワークを使ってほかの金融機関ではできないようなことをやってはいけないというのはもちろんそ

のとおりだと思いますが、一方で、民営化を目指していくに当たって、競争力のあるサービスだったり、強みというのを出していかなければいけないにもかかわらず、郵便局だからという追加規制みたいなものがいっぱいかかっているではないですか。より競争力のあることを目指さなければいけないのに、不当に郵政グループのことを、強みを生かすみたいなことをしないということさえ押さえれば、その規制はまだまだきついみたいな、どちらかといったら郵政グループの競争力を高めるための視点を持つべきなのか、それともほかの金融機関の競争力が阻害されないことを意識しながら見るべきなのかというところを教えてくださいたいというのが1点目です。

2点目が、利用者への役務の適切な提供を阻害しないかというところに関しては、全てのサービス事業者が利用者への役務の適切な提供を阻害してはいけないと思っているのですが、特に郵政の二金融機関にだけ課されているこの視点はどういう視点で考えたらいいいのかというところについて、ひょっとしたらほかの委員の皆様は十分熟知していることかもしれないのですが、大変恐縮ですが、教えてくださいたいと幸いです。よろしくお願ひします。

○石村次長 ありがとうございます。

いずれも難しい話でございます。競争力のところについては、甲田委員がおっしゃったように、市場の中で民営化される金融二社というものが競争力を持って活動できるようにという視点は必要ですけれども、一方で、やはり民間金融機関の競争力をこれがそぐことになってもいけない。ただ、そこは具体的な線引きというのが現時点で明確なものがあるわけではないと理解しております。であるからこそ、そういうおそれがあれば、関係者からの意見、あるいはそこで示されたファクトを見ながら、これが不当に侵されているかというところを我々で判断しなければいけないということだと思います。白と黒という形できれいに分かれるものでもなくて、これまでの審議においても委員の方々が非常に頭を悩まされて御判断いただいたものと思っておりますけれども、これからも届出制になってもそういうところは必要に応じて我々で悩んで判断していかなければならないということだと思います。

役務のところについても同じような話ではあるのですが、国営から民営化されて、業務が法律によってかなり限定されていた世界から自由に競争の社会の中でこれだけ大きな金融機関が新しい業務をやるというときに、適切に役務の提供ができていくかどうかという視点は重要な視点だと思って、だからこそ法律に規定されているのだと思います。ただ、この部分については、当然のことながら、例えばゆうちょ、かんぽであれば、金融庁も見えておりますので、そういうところで適切な業務の遂行ができるかということも、いわゆる業法上も見られる部分だと思いますので、そういった所管官庁の見解等も踏まえながら我々が判断することになるかと、我々も必要があれば意見を言っていくことになるかとと思っております。

○甲田委員 分かりました。難しいですが、色々考えてみたいと思います。ありがとうございます。

ざいます。

○山内委員長 ほかに、関口委員。

○関口委員長代理 今回の認可制から届出制に移行した場合の委員会としての方針案については、私はこれで構わないと思います。石村次長から先ほど御説明いただきましたように、銀行法と保険業法では認可手続等で差は多少あるにしても、郵政民営化法上は、認可から届出制に移行するに関しては、ゆうちょ銀行、かんぽ生命で差はないという御説明も頂きましたので、先例のあるかんぽ生命のほうでの届出制を参考にしながら、この方針案に従って移行が進むということで問題ないと思っております。

以上です。

○山内委員長 ありがとうございます。

私から確認ですけれども、結論的には御提案の文章でよろしいと思いますが、そのときに、2ページに行政手続法で届出が定義されていて、この届出の趣旨なのですが、云々かんぬんで、その場所まで届いたときに義務が履行されたものとするということなのですね。これは何も制限ないとすれば、これがあれば届け出られて、その事業をやってもいいということの意味している、そういうことですね。

○石村次長 そのとおりでございます。

○山内委員長 郵政民営化法でそれに制限をかけるということなのですが、そもそも行政手続法は一般法だから、郵政民営化法の特別法が優先するから、そこで何か決めたりすれば、一般法に優先してそれが適用される、そういう構造と考えていいですか。

○石村次長 特別法で今回届出のこういう効力の発生を上書きして何らかの制約をかけようとするというよりは、届出制のこういう制度の趣旨、いわゆる届出が到達して受理されれば業務ができますというものがある上で、上乘せ規制がかかっている、それをどうふうに運用していこうかと考えたときに、届出が受理されました、民営化委員会に通知が来ます、そこで事後的にということですが、事後的に我々でそういう配慮義務に抵触するような懸念がないかということを見ていって、仮に確認して、そういう懸念がありますということになれば、本部長を通じて所管庁にそれを通知した上で、所管庁においてきっちり調査して、その懸念があると確認されたのであれば、彼らの立入検査権限であるとか、その他行政権限を使って是正を行う、そういうプロセスになるという前提としてこれが書いてある。

○山内委員長 さっき聞いたのは、郵政民営化法に上乘せ規制の部分がありますと、それは行政手続法を拘束するような形になる。

○石村次長 結果としてはそうなります。

○山内委員長 そういう構造になっていますということなのですが、さっきあった附帯決議にいろいろ具体的に書いてある。6ページの特に参議院のものなど「意見を述べる機会を確保するなど、公平・中立な機関として運営すること」と、運営まで縛っています。これは附帯決議だから従わなければいけないのだけれども、要するに、今の御提案でいいと

と思いますが、これに合致するというか、これを満たすという理解でよろしいでしょうかということです。

○石村次長 満たしているというふうに考えております。ちゃんと意見を聞く機会とか、公平・中立な機関として運営ができるような案文であると事務局としては思っております。

○山内委員長 分かりました。確認だけということです。

ほかに何かございますか。

それでは、特に御異存がないということでございますので、株式会社ゆうちょ銀行の新規業務に関する事前届出制になった場合の運用の方針(案)をパブリックコメントにかけ、広く意見を求めたいと存じますけれども、よろしゅうございますか。

(異議なしの意思表示あり)

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、以上で本日の議題は終了といたします。

事務局から何かございますか。

○岡本次長 次回の郵政民営化委員会の開催については別途御連絡させていただきます。

○山内委員長 それでは、以上をもちまして、本日の「郵政民営化委員会」を閉会といたします。

なお、後ほど私から記者会見を行うこととしております。

本日はどうもありがとうございました。

以上